

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

1. April 2022

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs: Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. November 2021 haben Sie uns eingeladen, zur Änderung des GVVG und zum Zahlungsrahmen für die künftige Förderung der «Rollenden Landstrasse» (RoLa) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiessuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können.

Der Verlagerungsbericht 2021 hat aus Sicht von economiessuisse aufgezeigt, dass die Schweizer Verlagerungspolitik funktioniert. Die Ziele werden im Rahmen der Möglichkeiten gut erreicht und die angewendeten Instrumente erweisen sich als grundsätzlich wirksam. Weiteres Verbesserungspotential sehen wir vor allem beim nördlichen NEAT-Zulauf sowie bei der Zusammenarbeit im gesamteuropäischen Bahnsystem. Damit die Schweizer Investitionen in den Bahnausbau auf der Nord-Süd-Achse voll zur Geltung kommen können, muss der gesamte Rhein-Alpen-Korridor infrastrukturell und organisatorisch weiter optimiert werden.

economiesuisse teilt die Einschätzung, dass die RoLa in ihrer heutigen Form kein zukunftsfähiges Angebot darstellt. Die Nachfrage ist seit Jahren rückläufig und die Transportmengen betragen zuletzt nur noch etwas mehr als 6 Prozent der im alpenquerenden Schienenverkehr transportierten Güter. Ein langfristig selbsttragender Betrieb dürfte unter diesen Voraussetzungen auch mit erheblichen Investitionen unrealistisch sein. Somit beurteilen wir die Einstellung des Angebots als grundsätzlich richtig. Die in der Vernehmlassungsvorlage gesetzte Frist (2028) und der zusätzliche Finanzierungsbedarf (100 Mio. CHF) erscheinen uns jedoch sehr grosszügig. Angesichts des sehr geringen Mengenanteils der RoLa wirkt das Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgeschlagenen Lösung ungenügend. Kostengünstigere und marktnähere Alternativen sind in der Botschaft aus unserer Sicht ernsthaft in Betracht zu ziehen, resp. ausführlich zu würdigen.

In nachhaltige Alternativen investieren

Die Bedenken des Bundes bezüglich einer möglichen Rückverlagerung auf die Strasse sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Qualitativ hat die RoLa für bestimmte Speditionsfirmen und Güterkategorien (bspw. Gefahrguttransport) weiterhin eine gewisse Bedeutung, wenn es keine ausreichenden Transportalternativen gibt, bspw. aufgrund regulatorischer Einschränkungen auf anderen Verkehrsträgern oder wegen fehlender Investitionsmöglichkeiten in kranbare Sattelaufleger. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die beantragten Mittel für die RoLa nicht besser eingesetzt wären, wenn man gezielt nachhaltige Ersatzlösungen für diese Transportmengen suchen würde. Mit der Vorlaufzeit bis 2024 und einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den betroffenen Unternehmen dürfte dies im Bereich des Möglichen liegen. Bei der Einstellung der RoLa zwischen Basel und Lugano mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 hat sich dies bereits ansatzweise gezeigt. Trotz suboptimaler Voraussetzungen (sehr kurze Übergangsfrist) konnte die chemisch-pharmazeutische Industrie die Gefahrguttransporte aus dem Tessin zu Entsorgungsfirmen in der Deutschschweiz neu organisieren und von der RoLa auf den UKV umstellen. Solche Lösungen dürften für die öffentliche Hand die bessere Investition darstellen als die pauschale Aufrechterhaltung eines nicht mehr breit nachgefragten Angebots. Generell sind dabei neue Optionen in Betracht zu ziehen, die sich bspw. durch eine Umsetzung des Gateway Basel Nord ergeben. Auch bestehen neben dem UKV im Sinne eines Behälterumschlags oder dem Wagenladungsverkehr alternative Transportkonzepte, die im Sinne der Technologieneutralität zu berücksichtigen sind. Der Möglichkeitsraum muss möglichst breit betrachtet werden.

Transitverkehr näher am Markt und an den Transportbedürfnissen ausrichten

Aufgrund der starken staatlichen Lenkung des alpenquerenden Güterverkehrs tritt die Ausrichtung der Angebote nach den Marktbedürfnissen teilweise in den Hintergrund. Dies ist bedauerlich, weil so ein grosses Potential für die Erreichung des Verlagerungsziels verschenkt wird. Insbesondere sollte eine technologieneutrale Förderung des Schienengüterverkehrs (sowohl bezüglich Finanzhilfen als auch Qualitätsmonitoring) der einseitigen Fokussierung auf UKV und RoLa vorgezogen werden. Art. 8 Abs. 1 und 2 GVVG sollte auf die namentliche Erwähnung des UKV verzichten. Um weitere Fortschritte zu erreichen, dürfte es zudem früher oder später notwendig sein, stärker auf positive, marktnahe Anreize aus dem Bahnverkehr, anstatt auf die Verdrängung des Strassenverkehrs zu setzen. Der Bahnverkehr muss seinen Kundinnen und Kunden Angebote machen, die jenen auf der Strasse idealerweise in nichts nachstehen oder gegenüber der Strasse sogar Mehrwerte bieten. Dies bedingt jedoch einen restriktiven Umgang mit marktverzerrenden Subventionen. Im vorliegenden Kontext drängt sich beispielsweise die Frage auf, ob im Jahr 2028 ein fast leer fahrender RoLa-Zug mit Kosten von 280 CHF pro Sendung einem wasserstoff- oder batteriebetriebenen Lastwagen punkto Nachhaltigkeit wirklich überlegen ist und was die Bahn tun müsste, um in einem solchen Szenario noch wettbewerbsfähig zu sein.

Sofern der Bundesrat an seinem Vorhaben festhält und die RoLa mit weiteren 100 Mio. CHF unterstützen will, wäre immerhin eine degressive Ausgestaltung der Beiträge zu prüfen. So könnten diese beispielsweise abnehmen, wenn der Anteil der transportierten Güter auf RoLa weiter sinkt. Auch könnte das Angebot ggf. frühzeitig eingestellt werden, wenn die Nachfrage eine bestimmte Grenze unterschreitet.

Seite 3

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) und Bundesbeschluss über einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten alpenquerenden kombinierten Verkehrs:
Stellungnahme economiesuisse

Beeinträchtigung des Binnenverkehrs verhindern

Anders als im Transitverkehr besteht im Binnenverkehr kein gesetzlicher Verlagerungsauftrag. Dies gilt es auch im vorliegenden Kontext zu betonen. Das Gütertransportgesetz sieht insbesondere für den Schienengüterverkehr in der Fläche das Paradigma des freien Wettbewerbs vor. Für den inländischen Gütertransport wäre ein Verlagerungsziel auch nicht zielführend. Transportangebote sollen sich den nachfrageseitigen Bedürfnissen entsprechend und möglichst unter Wettbewerbsbedingungen durchsetzen. So entsteht eine optimale Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern. Im Transitverkehr ist darauf zu achten, dass durch die Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung keine ungewollten Verzerrungen im Binnenverkehr entstehen.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Gerne stehen wir bei Bedarf für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Beat Ruff
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt